PRESS RELEASE

Sean Collins
817-967-1577
mediarelations@aa.com

PARA PUBLICAR: jueves, 17 de octubre de 2013

AMR CORPORATION REPORTA GANANCIAS NETAS DE $530 MILLONES PARA EL TERCER TRIMESTRE, EXCLUYENDO ARTÍCULOS ESPECIALES Y DE REORGANIZACIÓN

Sobre una base GAAP (Principios Contables Generalmente Aceptados, por sus siglas en inglés), la ganancia neta fue de $289 millones, una mejora de $527 millones sobre el tercer trimestre del año pasado

FORT WORTH, Texas - AMR Corporation, la compañía matriz de American Airlines, Inc., reportó hoy los resultados para el tercer trimestre que terminó el 30 de septiembre de 2013. Puntos destacados incluyen:

- **Ganancias netas de $530 millones, excluyendo artículos especiales y de reorganización, una mejora de $420 millones sobre el año pasado; sobre esa base, es el trimestre más rentable en la historia de la compañía**

- **Ingresos de $6,800 millones, una alza del 6.2 por ciento sobre el año pasado; los ingresos trimestrales totales más altos en la historia de la compañía**

- **Los costos de unidad consolidados, excluyendo el combustible y artículos especiales, mejoraron en un 5.0 por ciento sobre el año pasado, marcando el cuarto trimestre consecutivo de reducción de la unidad de costos**

- **AMR terminó el tercer trimestre con aproximadamente $7,700 millones en efectivo e inversiones a corto plazo, incluyendo efectivo restringido, comparado a un balance de aproximadamente de $5,100 millones al final del tercer trimestre de 2012**

- **American continuó la renovación de su flota, recibiendo la entrega de diez Airbus A319s eficientes en el uso del combustible, ocho Boeing 737-800s, y un Boeing 777-300ER durante el trimestre, a la vez que puso en servicio a cuatro Embraer E-175s operados por una de sus aerolíneas regionales afiliadas**

- **American y US Airways Group están defendiéndose enérgicamente contra la demanda entablada por el Departamento de Justicia que busca prohibir su fusión planificada, y siguen adelante con el desarrollo de su plan de integración de la fusión**

- **American acumuló $59 millones en reparto de utilidades de empleados en el trimestre, y ha acumulado un total de $65 millones en reparto de utilidades de empleados este año. La anticipada distribución sería el primer reparto de utilidades que se pagan en trece años**

"Nos complace reportar nuestras ganancias trimestrales más altas en la historia de American, excluyendo artículos especiales y de reorganización, gracias al arduo trabajo de todo el equipo de American", dijo Tom Horton, Director, Presidente y Principal Oficial Ejecutivo de AMR. "La ejecución continua en nuestro producto, nuestra red y nuestra estrategia de alianza, combinada con las eficiencias de costos de la restructuración y renovación de flota, crean un fuerte impulso hacia nuestra planificada fusión con US Airways; y estamos especialmente complacidos de separar $59 millones este trimestre en expectativas de hacer nuestra primera repartición de utilidades desde 2001 a nuestros empleados, quienes han puesto tanto de su parte para poner a American de nuevo en la cima".

En el tercer trimestre de 2013, la ganancia neta GAAP fue de $289 millones, una mejora de $527 millones comparada al periodo del año anterior. Excluyendo artículos especiales y de reorganización, la ganancia neta del tercer trimestre de 2013 fue de $530 millones. Ésta es una mejora de $420 millones comparada con el periodo del año anterior. En el trimestre, AMR tuvo $241 millones en artículos especiales y de reorganización, los cuales se detallan más abajo.

Progreso Financiero

AMR continuó impulsando la rentabilidad y la significativa expansión del margen en el tercer trimestre, obteniendo un margen previo a impuestos de 7.8 por ciento, excluyendo artículos especiales y de reorganización, una mejora de 6.1 puntos sobre el período del año anterior, y un margen GAAP previo a impuestos de 4.2 por ciento, una mejora de 7.9 puntos comparado al tercer trimestre de 2012.

En base a los doce meses pasados, el tercer trimestre marcó el séptimo trimestre consecutivo de AMR de márgenes mejorados previos a impuestos. Esta expansión del margen está impulsada por la realización de esfuerzos de restructuración para mejorar el desempeño financiero y operacional de la compañía, y AMR espera realizar mejoras adicionales a medida que la compañía continúa implementando nuevos términos alcanzados con ciertos vendedores y proveedores. AMR también espera que los resultados futuros se vean reforzados al competir más efectivamente mediante la mejor combinación del tamaño de la aeronave con la demanda del mercado, a través del despliegue continuo de nuevos Airbus A319 de fuselaje estrecho y de los nuevos y amplios jet regional de dos clases, los cuales entraron en servicio en el tercer trimestre.

"A medida que continuamos logrando expansiones sustanciales de los márgenes y resultados récord, estamos posicionando a la compañía para el éxito a largo plazo", dijo Bella Goren, Principal Oficial Financiera de AMR. "Adicionalmente, nuestras actividades financieras han mejorado significativamente nuestra liquidez, y nos están permitiendo reducir la deuda de alto interés y financiar de manera eficiente nuestra inminente salida del proceso de restructuración".

En el tercer trimestre de 2013, AMR fortaleció su liquidez y redujo sus tasas de interés efectivas mediante varias transacciones claves. AMR completó una oferta privada de $1,400 millones de certificados mejorados de fideicomiso de equipos con un cupón del 4.95 por ciento. Las sumas recaudadas de esta oferta fueron usadas para pagar completamente tres financiamientos anteriores de aeronaves con cupones de 8.625 por ciento, 10.375 por ciento, y 13 por ciento. El tercer trimestre también marcó el cierre de un préstamo a plazos de $850 millones, asegurado por los espacios, puertas de salida y rutas de American en Sudamérica, incrementales al préstamo a plazos de $ 1,050 millones asegurado por el mismo colateral que cerro en el segundo trimestre.

Desempeño de los ingresos

Para el tercer trimestre de 2013, AMR reportó ingresos consolidados récord de aproximadamente $6,800 millones, una alza de 6.2 por ciento en comparación al mismo periodo el año anterior. El ingreso consolidado por pasajeros fue de aproximadamente $6,000 millones, un incremento del 6.4 por ciento – y el ingreso trimestral más alto por pasajeros en la historia de la compañía. Los ingresos por pasajeros de la línea principal y regional y los ingresos por carga se incrementaron año tras año como total ingreso operativo en el tercer trimestre de 2013 y fue aproximadamente $399 millones más alto que en el tercer trimestre de 2012.

“El sólido impulso de los ingresos de American continuó en el tercer trimestre, con un desempeño especialmente fuerte en nuestros centros de conexiones domésticos, y en las regiones del Atlántico y del Caribe”, dijo Virasb Vahidi, Principal Oficial Comercial de American. “Estamos particularmente complacidos con nuestra fuerza a través del Atlántico, que refleja el éxito de nuestro negocio conjunto con British Airways, Iberia y Finnair.

Mediante esta sociedad, ofrecemos a nuestros clientes más opciones de viaje entre Nueva York y Londres que cualquier otra alianza, con 17 vuelos diarios sin escalas desde los aeropuertos del área de Nueva York. Este es otro ejemplo más de como ponemos a los clientes al centro de todo lo que hacemos”.

El ingreso consolidado por pasajero por asiento-milla disponible (unidad de ingresos) aumentó en un 3.4 por ciento en comparación al mismo trimestre el año pasado, a un récord de todos los tiempos para cualquier trimestre de 13.79 centavos por asiento-milla disponible. La unidad de ingresos de la línea principal en American aumentó 4.0 por ciento comparada al periodo del año anterior, alcanzando un récord de todos los tiempos para cualquier trimestre de 13.11 centavos por ASM (“asiento-milla disponible” por sus siglas en ingles).

El desempeño de la unidad de ingresos de la compañía fue impulsado por un rendimiento de pasajeros récord, o ingreso por pasajero- milla, de 16.36 centavos por milla, una mejora de 4.0 por ciento año tras año, fuertes factores de ocupación de la línea principal y consolidada, o porcentaje de asientos ocupados, de 85.0 y 84.3 por ciento, respectivamente.

Gastos Operativos

Para el tercer trimestre, los gastos operativos consolidados de AMR disminuyeron en $248 millones, o en un 3.9 por ciento, en comparación al mismo periodo en 2012. Los costos por asiento-milla disponible (unidad de costos) de la línea principal y consolidada en el tercer trimestre disminuyeron en un 7.4 y 6.6 por ciento respectivamente. Excluyendo artículos especiales, los gastos operativos consolidados de AMR disminuyeron en $52 millones, o 0.8 por ciento sobre el año pasado.

Los gastos por combustible en el tercer trimestre aumentaron $40 millones sobre el año pasado en un incremento de 2.9 por ciento en ASMs. Tomando en cuenta el impacto de la compra de combustible por adelantado, AMR pago $3.04 por galón de combustible de avión en el tercer trimestre de 2013 en comparación a $3.12 por galón en el tercer trimestre de 2012, una baja del 2.6 por ciento.

Excluyendo el combustible y artículos especiales , la unidad de costos de la línea principal y consolidada en el tercer trimestre de 2013 disminuyó en un 5.4 por ciento y 5.0 por ciento sobre el

año pasado, respectivamente, impulsada principalmente por los esfuerzos de restructuración de la compañía. Este fue el cuarto trimestre consecutivo de reducción de la unidad de costos sin combustible.

Adicionalmente, AMR consiguió ganancias operativas de $713 millones y un margen operativo de aproximadamente 10.4 por ciento, una mejora de aproximadamente $451 millones y 6.3 puntos, respectivamente, sobre el periodo del año anterior, excluyendo artículos especiales en ambos periodos. Sobre una base GAAP, AMR obtuvo una ganancia operativa de $698 millones y un margen operativo de aproximadamente 10.2 por ciento, una mejora de aproximadamente $647 millones y 9.4 puntos, respectivamente, sobre el período del año anterior.

Un resumen no auditado de los resultados del tercer trimestre de 2013, incluyendo reconciliaciones de medidas financieras GAAP y no-GAAP, está disponible en las tablas al final de esta publicación.

Posición en efectivo

La compañía terminó el tercer trimestre con aproximadamente $7,700 millones en efectivo e inversiones a corto plazo, incluyendo un balance restringido en efectivo de $935 millones, comparado a un balance de aproximadamente $5,100 millones en efectivo e inversiones a corto plazo, incluyendo un balance restringido en efectivo de aproximadamente $847 millones, al final del tercer trimestre de 2012. El aumento fue generado por actividades operacionales y por iniciativas financieras en 2013.

Renovación y transformación de la flota

En el tercer trimestre American hizo progresos importantes en su programa de renovación de flota, añadiendo aviones nuevos, más eficientes y confortables.

- El nuevo miembro de la flota de American – el Airbus 319 – entró en servicio en septiembre, volando desde Dallas/Fort Worth a Charlotte, Cleveland, Memphis y Wichita. Estas aeronaves modernas y eficientes en el uso del combustible representan un acontecimiento importante en el camino de la compañía hacia la transformación de la experiencia de viaje para sus clientes. American tomo entrega de diez A319s en el tercer trimestre.
- La compañía lanzó su primer servicio con el Embraer E-175 de 76 asientos operado por una de sus aerolíneas afiliadas regionales. Esta aeronave regional grande con una configuración de dos cabinas permite a la compañía adaptar mejor la oferta y la demanda con la cantidad adecuada de programación de frecuencias.
- American también tomó entrega de ocho Boeing 737-800s y un Boeing 777-300ER.

En el cuarto trimestre, American espera tomar entrega de sus cinco primeros Airbus A321 Transcontinentales, especialmente configurados con asientos totalmente reclinables en Primera Clase y Clase Ejecutiva. Se anticipa que éstas aeronaves entren en servicio en enero de 2014.

A través del tercer trimestre, American ha tomado entrega de 43 de las 59 aeronaves de la línea principal programadas para ser entregadas en 2013, incluyendo siete Boeing 777-300ERs.

Fusión pendiente con US Airways Group

- En el tercer trimestre, American y US Airways Group continuaron preparándose para su fusión planificada anunciada el 14 de febrero de 2013.

- El 13 de agosto, la División Antimonopolio del Departamento de Justicia (DOJ por sus siglas en inglés) y ciertos estados presentaron una demanda para impedir la fusión.
- American y US Airways están defendiéndose enérgicamente contra esa demanda. El juicio está programado a comenzar el 25 de noviembre. La compañía confía en que la fusión proporcionará importantes beneficios para los clientes y mejorará la competencia en la industria de las aerolíneas
- El 1 de octubre, American y US Airways Group anunciaron que han alcanzado un acuerdo con el Fiscal General de Texas para apoyar la fusión propuesta de American y US Airways Group.
- American y US Airways Group continúan adelante con el desarrollo del plan de integración de la fusión diseñado para asegurar un resultado positivo para sus clientes, empleados e inversionistas.

La fusión está condicionada a la resolución satisfactoria del litigio antimonopolio pendiente con el DOJ y otras condiciones de cierre habituales.

Desempeño Operacional

American dirigió una operación sólida durante la ocupada temporada de viajes en el verano, logrando una tasa de puntualidad de llegada del 79.5 por ciento, su mejor desempeño de tercer trimestre desde 2010. Los resultados operacionales mejorados de American para el trimestre también incluyen un factor de cumplimiento del 99.0 por ciento, su mejor factor desde 2010.

Lo más reciente y más destacado en negocios

American tiene un fuerte compromiso con sus clientes, sus empleados y las comunidades a las que sirve. Los puntos más recientes y destacados de American incluyen:

- El lanzamiento de nuevos acuerdos de código compartido con LAN Colombia basada en Bogotá y TAM Airlines, basada en Sao Paulo, los cuales añadirán nuevos servicios a destinos clave e incrementarán la conectividad de la red de American en la región de América Latina, fortaleciendo aún más la relación de American con el Grupo LATAM
- El fortalecimiento de su presencia global para satisfacer mejor las necesidades de los clientes al anunciar que American lanzará su primer vuelo directo desde el Aeropuerto Internacional de Dallas/Fort Worth(DFW) al Aeropuerto Internacional de Hong Kong (HKG) y al Aeropuerto Internacional de Shanghái Pudong (PVG) el próximo año
- La apertura de su Flagship Check-In (Registro acelerado en el vuelo) para sus clientes Premium en el Aeropuerto Internacional de Chicago O'Hare, haciéndolo el cuarto aeropuerto en donde American ofrece esta experiencia del cliente mejorada
- El anuncio de los planes de contratar 1,500 pilotos en los próximos cinco años. La compañía ha ofrecido volver a llamar a todos sus pilotos que fueron cesados por excedencia y comenzará el nuevo reclutamiento a fínales del otoño. Esto es, adicionalmente, a la contratación y adiestramiento actualmente en marcha para 1,500 auxiliares de vuelo y los más de 1,200 Representantes de Servicios Premium, Agentes de Aeropuerto y Agentes de Reservaciones que se han incorporado al equipo de American este año

Progreso de la restructuración

El 12 de septiembre la Corte de Bancarrota de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York declaró que presentaría una orden confirmando el Plan de reorganización de American (el Plan). Los pasos siguientes que la compañía espera tomar son el conseguir la autorización antimonopolio y consumar el Plan y la fusión pendiente de la compañía con US Airways Group.

La fecha efectiva del Plan y la salida de American del proceso de restructuración se espera que ocurran simultáneamente con el cierre de la fusión con US Airways Group.

Artículos especiales y de reorganización

Los resultados del tercer trimestre de 2013 de AMR incluyen el impacto de $241 millones en artículos especiales y de reorganización.

- De esa cantidad, AMR reconoció una pérdida de $151 millones en artículos de reorganización, resultado de la presentación de peticiones voluntarias de reorganización bajo el Capítulo 11 por varias de sus subsidiarias directas e indirectas en los Estados Unidos el 29 de noviembre de 2011. Estos artículos consisten principalmente de honorarios profesionales, así como cantidades por demandas permitidas y estimados permitidos.
- En conjunto con el pago de financiamientos existentes, la compañía incurrió en cargos en efectivo de $19 millones, incluidos en gastos de interés, y un cargo de $54 millones, incluidos en Misceláneos, netos, relacionados con la prima en licitación por los financiamientos existentes y el descarte de costos de emisión no amortizados.
- Los resultados de la compañía para el tercer trimestre también incluyen cargos especiales y gastos relaciones con la fusión de $15 millones.

Guía de capacidad

AMR estima que la capacidad consolidada en el cuarto trimestre de 2013 aumentará aproximadamente en un 3.5 por ciento comparada con el cuarto trimestre de 2012, principalmente impulsada por la combinación de un incremento estimado de 1.5 por ciento sobre el año pasado en el promedio de duración por operación volada, y por capacidad nueva e incrementada hacia Corea del Sur, México, Centro y Sudamérica.

Para el año completo de 2013, se estima que la capacidad consolidad se incremente en un 1.5 por ciento aproximadamente comparado al año anterior.

Sobre American Airlines

American Airlines se enfoca en proveer una experiencia de viaje excepcional alrededor del globo, sirviendo más de 260 aeropuertos en más de 50 países y territorios. La flota de American que cuenta con cerca de 900 aviones opera más de 3,500 vuelos diarios en todo el mundo desde sus centros de conexiones en Chicago, Dallas/Fort Worth, Los Ángeles, Miami y Nueva York. American vuela a cerca de 100 destinos internacionales incluyendo mercados importantes como Londres, Madrid, Sao Paulo y Tokio. Con más de 500 aeronaves nuevas programadas a incorporarse a la flota, incluyendo entregas continuas de aeronaves de la familia de Boeing 737, y nuevas adiciones como las familias de aviones Boeing 777-300ER y Airbus A320, American se está transformando en la flota más joven y más moderna entre las principales aerolíneas de los Estados Unidos. El portal de American Airlines, aa.com®, provee a sus usuarios un fácil acceso para conferir y hacer reservaciones, además de noticias personalizadas, información y ofertas de viajes. El programa

AAdvantage® de American, elegido el Programa de Aerolínea del Año en los Premios Freddie de 2013, permite a sus miembros acumular millas por vuelos y compras de todos los días y canjear las millas por vuelos a casi 950 destinos alrededor del mundo, así como cambios a las cabinas superiores, paquetes de vacaciones, alquiler de autos, estadía en hoteles y otros productos al por menor. La aerolínea también ofrece cerca de 40 ubicaciones de Admirals Club® en todo el mundo ofreciendo comodidad, conveniencia y un ambiente con una amplia variedad de servicios, haciendo fácil para los clientes mantenerse productivos sin interrupciones. American Airlines es uno de los socios fundadores de la alianza **one**world®, que reúne algunas de las mejores y más grandes aerolíneas del mundo, incluyendo marcas globales como British Airways, Cathay Pacific, Iberia, Japan Airlines, LAN y Qantas. Juntos, los miembros de la alianza sirven más de 840 destinos con alrededor de 9,000 vuelos diarios a cerca de 160 países y territorios. Conéctese con American a través de Twitter @AmericanAir o Facebook.com/AmericanAirlines. American Airlines, Inc. y American Eagle Airlines, Inc. son subsidiarias de AMR Corporation. Las acciones comunes de AMR Corporation se intercambian bajo el símbolo "AAMRQ" en el mercado de la OTCQB, operado por el OTC Markets Group.

Declaración de advertencia referente a las declaraciones a futuro
Este comunicado podría verse como que contiene información o declaraciones a futuro. Los resultados reales pueden diferir materialmente de los resultados sugeridos por las declaraciones e información contenidas en este documento por una serie de razones, incluyendo, pero no limitado a, riesgos relacionados con la fusión pendiente, incluyendo el cumplimiento de las condiciones, recepción de consentimientos y aprobaciones, y los posibles efectos adversos como consecuencia de la demanda presentada por el Departamento de Justicia de los Estados Unidos que busca impedir la fusión, la capacidad de la compañía de asegurar financiamiento para todas las entregas programadas de aeronaves , el impacto de la restructuración de la compañía y ciertas de sus subsidiarias en los Estados Unidos, la capacidad de la compañía de refinanciar, extender o pagar sus deudas a corto y mediano plazo, el sustancial nivel de endeudamiento de la compañía y tasa de interés relacionadas el impacto potencial de los altos y volátiles precios del combustible, deficiencias y cargos de restructuración, y el impacto potencial de conflictos laborales. Debido a la restructuración de la compañía, no se puede asegurar el valor futuro de las acciones comunes de la compañía o de cualquiera de los valores de sus subsidiarias, incluyendo las de AMR. Como consecuencia, la compañía urge a que se ejerza precaución con respecto a inversiones futuras y existentes en cualquiera de estos valores (incluyendo las acciones comunes de AMR) y otros reclamos. Los lectores deben referirse a los documentos presentados por la compañía ante la Comisión de Valore y Seguros, incluyendo el Formulario 10-K de la compañía para el período que terminó el 31 de diciembre de 2012, enmendado por su Formulario 10-K/A presentado el 16 de abril de 2013, el cual identifica mejor los factores importantes de riesgo que podrían causar que los resultados reales difieran materialmente de las declaraciones a futuro contenidas en este comunicado. La compañía no asume obligación alguna de actualizar ninguna información o declaración a futuro.

Información financiera detallada a continuación:

AMR CORPORATION
CONSOLIDATED STATEMENT OF OPERATIONS
(Unaudited)(In millions, except per share amounts)

	Three Months Ended September 30,		Percent Change	Nine Months Ended September 30,		Percent Change
	2013	2012		2013	2012	
Revenues						
Passenger — American Airlines	$ 5,253	$ 4,909	7.0	$ 14,755	$ 14,303	3.2
— Regional Affiliates	766	748	2.5	2,197	2,208	(0.5)
Cargo	163	156	4.6	485	499	(2.8)
Other revenues	646	616	4.7	1,938	1,908	1.5
Total operating revenues	6,828	6,429	6.2	19,375	18,918	2.4
Expenses						
Aircraft fuel	2,220	2,180	1.8	6,559	6,555	0.1
Wages, salaries and benefits	1,546	1,783	(13.3)	4,480	5,342	(16.1)
Other rentals and landing fees	338	329	2.9	1,028	990	3.8
Maintenance, materials and repairs	350	347	0.9	1,108	1,047	5.9
Depreciation and amortization	245	256	(4.1)	739	777	(4.9)
Commissions, booking fees and credit card expense	280	277	1.2	813	806	0.9
Aircraft rentals	186	137	35.8	529	410	29.1
Food service	154	139	10.7	442	394	12.2
Special charges and merger related	15	211	(92.9)	56	329	(83.0)
Other operating expenses	796	719	10.9	2,383	2,164	10.1
Total operating expenses	6,130	6,378	(3.9)	18,137	18,814	(3.6)
Operating Income (Loss)	698	51	*	1,238	104	*
Other Income (Expense)						
Interest income	5	7	(24.2)	14	20	(28.7)
Interest expense	(206)	(161)	27.7	(637)	(503)	26.5
Interest capitalized	10	13	(19.7)	35	36	(4.1)
Miscellaneous, net	(67)	(11)	*	(70)	(29)	70.1
Total other income	(258)	(152)	69.4	(658)	(476)	33.8
Income (Loss) Before Reorganization Items, Net	440	(101)	*	580	(372)	*
Reorganization Items, Net	(151)	(137)	*	(435)	(1,767)	*
Income Before Income Taxes	289	(238)	*	145	(2,139)	*
Income tax	—	—	*	(22)	—	*
Net Income (Loss)	$ 289	$ (238)	*	$ 167	$ (2,139)	*
Earnings (Loss) Per Share						
Basic	$ 0.86	$ (0.71)		$ 0.50	$ (6.38)	
Diluted	0.76	(0.71)		0.49	(6.38)	
Number of Shares Used in Computation						
Basic	336	335		335	335	
Diluted	388	335		387	335	
Operating margin	10.2%	0.8%	9.4 pts	6.4%	0.5%	5.9 pts
Pre-tax margin	4.2%	(3.7)%	7.9 pts	0.8%	(11.3)%	12.1 pts

* indicates percentage is not meaningful

AMR CORPORATION
OPERATING STATISTICS
(Unaudited)

AMERICAN AIRLINES, INC. OPERATING STATISTICS BY REGION

	Three Months Ended September 30, 2013							
	RASM[1] (cents)	Y-O-Y Change	ASMs[2] (billions)	Y-O-Y Change	Load Factor (pts)	Y-O-Y Change (pts)	Yield (cents)	Y-O-Y Change
DOT Domestic	12.8	4.6%	22.9	0.8%	85.2	(0.2)	15.0	4.9%
International	13.6	3.1	17.2	5.8	84.7	(0.8)	16.0	4.1
DOT Latin America	14.8	0.5	8.2	11.0	82.1	(2.1)	18.0	3.1
DOT Atlantic	13.4	11.4	6.4	(2.5)	88.3	0.9	15.2	10.3
DOT Pacific	10.3	(11.0)	2.6	12.5	84.2	(0.3)	12.2	(10.7)

[1] Revenue Per Available Seat Mile

[2] Available Seat Miles

	Nine Months Ended September 30, 2013							
	RASM[1] (cents)	Y-O-Y Change	ASMs[2] (billions)	Y-O-Y Change	Load Factor (pts)	Y-O-Y Change (pts)	Yield (cents)	Y-O-Y Change
DOT Domestic	12.6	2.4%	67.2	(1.0)%	84.7	0.7	14.9	1.5%
International	12.8	2.0	49.0	3.6	81.9	(0.2)	15.7	2.3
DOT Latin America	14.0	(0.8)	25.1	8.2	80.1	(1.1)	17.5	0.6
DOT Atlantic	12.4	9.2	16.6	(3.6)	84.2	1.1	14.7	7.8
DOT Pacific	9.9	(6.8)	7.3	5.8	82.8	—	11.9	(6.8)

[1] Revenue Per Available Seat Mile

[2] Available Seat Miles

AMR CORPORATION
OPERATING STATISTICS
(Unaudited)

	Three Months Ended September 30,		Percent Change	Nine Months Ended September 30,		Percent Change
	2013	2012		2013	2012	
AMR Corporation Consolidated						
Revenue passenger miles (millions)	36,799	35,952	2.4	104,868	103,552	1.3
Available seat miles (millions)	43,644	42,423	2.9	126,561	125,410	0.9
Cargo ton miles (millions)	451	425	6.3	1,331	1,325	0.5
Passenger load factor	84.3%	84.8%	(0.5) pts	82.9%	82.6%	0.3 pts
Passenger revenue yield per passenger mile (cents)	16.36	15.73	4.0	16.17	15.94	1.4
Passenger revenue per available seat mile (cents)	13.79	13.33	3.4	13.39	13.16	1.7
Cargo revenue yield per ton mile (cents)	36.12	36.71	(1.6)	36.42	37.63	(3.2)
Fuel consumption (gallons, in millions)	731	700	4.5	2,115	2,050	3.2
Fuel price per gallon (dollars)	3.04	3.12	(2.6)	3.10	3.20	(3.0)
American Airlines, Inc. Mainline Operations						
Revenue passenger miles (millions)	34,078	33,302	2.3	97,068	95,849	1.3
Available seat miles (millions)	40,082	38,955	2.9	116,198	115,162	0.9
Cargo ton miles (millions)	451	425	6.3	1,331	1,325	0.5
Passenger load factor	85.0%	85.5%	(0.5) pts	83.5%	83.2%	0.3 pts
Passenger revenue yield per passenger mile (cents)	15.42	14.74	4.6	15.20	14.92	1.9
Passenger revenue per available seat mile (cents)	13.11	12.60	4.0	12.70	12.42	2.2
Cargo revenue yield per ton mile (cents)	36.12	36.71	(1.6)	36.42	37.63	(3.2)
Operating expenses per available seat mile, excluding Regional Affiliates (cents) [1]	13.39	14.45	(7.4)	13.65	14.41	(5.2)
Fuel consumption (gallons, in millions)	643	618	3.9	1,858	1,815	2.4
Fuel price per gallon (dollars)	3.03	3.11	(2.4)	3.10	3.19	(2.8)
Regional Affiliates						
Revenue passenger miles (millions)	2,721	2,649	2.7	7,800	7,703	1.3
Available seat miles (millions)	3,562	3,468	2.7	10,363	10,248	1.1
Passenger load factor	76.4%	76.4%	0.0 pts	75.3%	75.2%	0.1 pts
AMR Corporation						
Average Equivalent Number of Employees						
American Airlines	59,600	64,900		59,600	65,300	
Other	13,200	13,000		13,500	13,000	
Total	72,800	77,900		73,100	78,300	

[1] Excludes expenses incurred related to regional affiliates of $766 million and $2.3 billion for the three and nine months ended September 30, 2013, respectively, and $764 million and $2.3 billion for the three and nine months ended September 30, 2012, respectively.

AMR CORPORATION
NON-GAAP AND OTHER RECONCILIATIONS
(Unaudited)(In millions)

	Three Months Ended September 30,		Percent Change	Nine Months Ended September 30,		Percent Change
	2013	2012		2013	2012	
Operating Expense	$ 6,130	$ 6,378	(3.9)	$ 18,137	$ 18,814	(3.6)
Less Special Items:						
Special charges and merger related	15	211		56	329	
Operating Expense excluding special items	$ 6,115	$ 6,167	(0.8)	$ 18,081	$ 18,485	(2.2)

	Three Months Ended September 30,		Percent Change	Nine Months Ended September 30,		Percent Change
	2013	2012		2013	2012	
Net Income	$ 289	$ (238)	*	$ 167	$ (2,139)	*
Special Items:						
Workers compensation	—	—		45	—	
Interest expense	21	—		137	—	
Special charges and merger related	15	211		56	329	
Reorganization Items, Net	151	137		435	1,767	
Miscellaneous, net	54	—		54	—	
Total special items	$ 241	$ 348		$ 727	$ 2,096	
Net Income excluding special items	$ 530	$ 110	381.8	$ 894	$ (43)	(2,079.1)

	Three Months Ended September 30,		Percent Change	Nine Months Ended September 30,		Percent Change
	2013	2012		2013	2012	
Pre-tax margin	4.2%	(3.7)%		0.8%	(11.3)%	
Special items margin	3.6%	5.4%		3.8%	11.1%	
Pre-tax margin excluding special items	7.8%	1.7%	6.1 pts	4.6%	(0.2)%	4.8 pts

	Three Months Ended September 30,		Percent Change	Nine Months Ended September 30,		Percent Change
	2013	2012		2013	2012	
Operating Profit	$ 698	$ 51	*	$ 1,238	$ 104	*
Special Items:						
Workers compensation	—	—		45	—	
Special charges and merger related	15	211		56	329	
Operating Profit excluding special items	$ 713	$ 262	172.1	$ 1,339	$ 433	209.2

AMR believes that excluding the impact of special items from operating expense, net income (loss), and operating profit (loss), assists investors in understanding the impact of special items on the Company's results of operations.

* indicates percentage is not meaningful

AMR CORPORATION
NON-GAAP AND OTHER RECONCILIATIONS
(Unaudited)(In millions, except as noted)

OPERATING EXPENSE PER AVAIALBLE SEAT MILE

AMR Corporation Consolidated	Three Months Ended September 30,		Percent Change	Nine Months Ended September 30,		Percent Change
	2013	2012		2013	2012	
Total Operating Expense	$ 6,130	$ 6,378	(3.9)	$ 18,137	$ 18,814	(3.6)
Available Seat Miles	43,644	42,423		126,561	125,410	
Operating expenses per available seat mile (cents)	14.05	15.03	(6.6)	14.33	15.00	(4.5)
Items Excluded (per available seat mile)(cents):						
Aircraft fuel	5.09	5.14		5.18	5.23	
Workers compensation	—	—		0.04	—	
Special charges and merger related	0.03	0.49		0.04	0.26	
Operating expenses per available seat mile, excluding impact of fuel, merger, and special charges (cents)	8.93	9.40	(5.0)	9.07	9.51	(4.6)

American Airlines, Inc. Mainline Operations	Three Months Ended September 30,		Percent Change	Nine Months Ended September 30,		Percent Change
	2013	2012		2013	2012	
Total operating expenses	$ 6,133	$ 6,395	(4.1)%	$ 18,130	$ 18,853	(3.8)%
Less: Operating expenses incurred related to Regional Affiliates	766	764		2,268	2,262	
Operating expenses excluding expenses incurred related to Regional Affiliates	$ 5,367	$ 5,631		$ 15,862	$ 16,591	
American mainline operations available seat miles	40,082	38,955		116,198	115,162	
Operating expenses per mainline operations available seat mile, excluding Regional Affiliates (cents)	13.39	14.45	(7.4)	13.65	14.41	(5.2)
Items Excluded (per mainline available seat mile)(cents):						
Aircraft fuel	4.87	4.93		4.96	5.03	
Workers compensation	—	—		0.04	—	
Special charges and merger related	0.04	0.54		0.05	0.28	
Operating expenses per mainline operations available seat mile, excluding Regional Affiliates, impact of fuel, merger, and special charges (cents)	8.48	8.98	(5.4)	8.60	9.10	(5.5)

AMR believes that operating expenses per available seat mile, excluding the cost of fuel, merger, and special items, assists investors in understanding the impact of fuel prices and merger and special items on the company's operations.

AMR CORPORATION
AIRCRAFT IN SERVICE
(Unaudited)

Aircraft in service as of September 30, 2013:

Mainline Aircraft:	**YE2012A**	**1QA**	**2QA**	**3QA**	**4QE**	**YE2013E**
Airbus A319	0	0	0	10	5	15
Airbus A321	0	0	0	0	5	5
Boeing 737-800	195	9	9	8	5	226
Boeing 757-200	102	(1)	(5)	(4)	(2)	90
Boeing 767-200ER	14	(2)	0	0	(3)	9
Boeing 767-300ER	58	0	0	0	0	58
Boeing 777-200ER	47	0	0	0	0	47
Boeing 777-300ER	2	3	3	1	1	10
McDonnell Douglas MD-80	190	(5)	(5)	(9)	(14)	157
Total Mainline Aircraft	608	4	2	6	(3)	617

Regional Aircraft:	**YE2012A**	**1QA**	**2QA**	**3QA**	**4QE**	**YE2013E**
Bombardier CRJ-200	12	11	0	0	0	23
Bombardier CRJ-700	47	0	0	0	0	47
Embraer RJ-135	21	(2)	(8)	(4)	(7)	0
Embraer RJ-140	74	0	0	0	0	74
Embraer RJ-145	118	0	0	0	0	118
Embraer E-175	0	0	0	4	12	16
Super ATR	9	(3)	(6)	0	0	0
Total Regional Aircraft	281	6	(14)	0	5	278

Regional fleet plan reflects plan for aircraft operated by wholly owned subsidiaries of AMR and aircraft under executed air service agreements that are operated by third parties.

###